Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, Série 92, nº 7-12, janeiro-junho/1974, pp. 57-70

A GEOPOLÍTICA E O MAR(*)

CAP. FRAG. FERNANDO FONSECA
Prof. do Instituto Superior Naval de Guerra

As primeiras perspectivas geopolíticas abrangendo todo o globo devem-se a Mahan, e encontram-se em trabalhos que o eminente oficial da Marinha Americana publicou na última década do séc. XIX. Professor e presidente do Naval War College, estudioso profundo de história e de estratégia, o almirante Mahan ficou conhecido dos oficiais de marinha de todo o mundo como autor de obras que ainda hoje são fundamentais para o estudo da estratégia marítima. Com efeito, ninguém antes dele tinha definido convenientemente o conceito de poder marítimo, nem analisado bem a importância do papel desempenhado na história por esse poder. E dadas as inevitáveis relações que a história e a estratégia têm com a geografia e a política, não é de estranhar que a sua visão do mundo viesse a ter um significado importante para aquilo que, já depois da sua morte, se chamaria «geopolítica». Na verdade a nova disciplina só adquiriu nome próprio e existência diferenciada da geografia política, durante a I Guerra Mundial, devido aos trabalhos do cientista político sueco Rudolfo Kjellen.

Mahan considerou que a chave do poder mundial estava no Hemisfério Norte (60 % das terras emersas e 90 % da população do globo); que a principal unidade componente desse Hemisfério era a grande massa euro-asiática; que o núcleo da Eurásia se encontrava na Rússia; e que este era inexpugnável. Afirmou no entanto que a hegemonia mundial podia ser mantida pela aliança anglo-americana mediante um sistema de bases na periferia da Eurásia, explorando as vantagens das comunicações marítimas sobre as terrestres, desde que os EUA e a Inglaterra conservassem o domínio do mar. Como isto faz lembrar a política americana de «containment», depois da II Guerra Mundial...

A Mahan, teórico do poder marítimo, contrapõe-se o insigne geógrafo britânico Mackinder, que em 1904 apresentou à «Royal Geographic Society» de Lon-

(*) Lição Inaugural do Ano Lectivo 1973/74 no Instituto Superior Naval de Guerra.

dres uma comunicação intitulada «The geographical pivot of history», na qual faz a apologia do poder terrestre. Ainda então não estava «inventada» a geopolítica. Aliás, apesar de ter vivido até muitos anos depois de consagrada essa designação, nunca Mackinder a adoptou. Considerou-se sempre exclusivamente geógrafo; talvez porque a geopolítica, muito desenvolvida nos anos «20» e «30» pela chamada escola de Munique, tivesse adquirido desde logo uma conotação desfavorável para ingleses, americanos e franceses, como designativa da ideologia do «espaço vital», ao serviço da política e propaganda nazis (1). Mas se a geopolítica ficou devendo o seu nome a Kjellen, já no que respeita a conceitos ficou devendo muito a Mackinder.

O que o geógrafo inglês, no seu íntimo, certamente desejava, era que as potências marítimas mantivessem uma posição dominante; talvez por isso mesmo tivesse resolvido desempenhar o papel de «advogado do diabo», chamando a atenção do mundo anglo-saxónico para os perigos de um forte poder continental instalado no interior euro-asiático. Mackinder observou que a «região-pivot» da história se situava no coração da Eurásia e na sua obra capital — «Democratic ideals and reality» — publicada em 1919, deu a essa região a designação sistemática de «Heartland», que podemos traduzir por «Terra Central». Ao conjunto dos continentes europeu, asiático e africano deu o nome de Ilha Mundial. As Américas, as Ilhas Britânicas, o Japão e a Austrália não passavam de ilhas secundárias, satélites da Ilha Mundial. O que Mackinder temia era que o progresso das comunicações terrestres, especialmente o caminho de ferro, permitisse um grande desenvolvimento do poder económico e militar do Heartland, rico em recursos naturais (por isso praticamente sem necessidade de usar o mar), verdadeira cidadela inconquistável pelas potências marítimas. Estaria talvez terminando a era da supremacia mundial do poder marítimo e prestes a começar a era do poder continental. Ao mercado mundial das nações marítimas sucederia um grande espaço terrestre contínuo. Aumentando o seu poder económico e militar, a nação dominante no Heartland (a Rússia, talvez a Alemanha, ou mesmo a China), poderia assenhorear-se da Ilha Mundial e, tornando-se então também marítima, dominar o resto do globo.

O Mundo, considerado por Mahan ou por Mackinder, é o mesmo. Os pontos de vista dos dois autores, esses sim, são diametralmente opostos: Mahan estuda as vantagens do poder marítimo, que vê actuando centripetamente, a conter o poder continental; Mackinder preocupa-se com a pressão centrífuga do Heartland em direcção aos mares livres, para finalmente dominar o Mundo. Mas, por opos-

(1) A figura mais destacada da «escola de Munique» foi o general Karl Haushofer. Embora as suas teorias tivessem sido utilizadas (e deturpadas) pelo nacional-socialismo, não estava intelectualmente comprometido com Hitler. Tendo caído em desgraça, foi internado em 1944 no campo de Dachau, e mais tarde suicidou-se com sua mulher. Seu filho Albrecht, igualmente geopolítico, foi executado por estar implicado na conspiração militar contra o chefe nazi.

tas que pareçam as teorias de Mahan e Mackinder, um facto se torna saliente quando as examinamos: é que a significação das formas, das posições e dos espaços geográficos, na vida dos povos, é dominada pela distribuição das terras e dos mares.

Poucas vezes tem sido referido um artigo que Mackinder publicou na revista «Foreign Affairs» durante a II Guerra Mundial, mais precisamente em 1943, quando já contava 83 anos de idade: «The round world and the winning of peace». É aí conservado o conceito geopolítico de «Heartland», mas de certo modo equilibrado por um conceito novo: o de «Midland Ocean», ou Oceano Mediterrânico, que é afinal o Atlântico Norte. O entendimento entre duas unidades geopolíticas — uma continental centrada no Heartland, e outra marítima, centrada no Midland Ocean — seria necessário para se manter o equilíbrio e a paz em todo o Mundo. A NATO e o Pacto de Varsóvia...

Referidas muito resumidamente as teorias de Mahan e Mackinder, põe-se a pergunta: qual é a importância geopolítica do mar, tal como a podemos avaliar em 1973?

O MAR COMO VIA DE COMUNICAÇÃO

O mar é, antes de mais nada, uma via de comunicação, largamente utilizada pelo comércio mundial. Por esta constatação começa o primeiro capítulo do livro fundamental de Mahan: «The influence of sea power upon history» (1890).

Vejamos qual foi a evolução do transporte marítimo desde o tempo em que Mahan o analisou, relacionando essa evolução com o crescimento da população mundial. Entre os fins do século XIX e os meados da década de «60» a população do globo duplicou, atingindo os 3000 milhões de pessoas; está presentemente aumentando cerca de 2 % por ano o que, a continuar, corresponderá a uma população de mais de 6000 milhões no ano 2000. É o que se tem chamado «explosão demográfica» e que, na opinião Gaston Bouthoul, mais apropriadamente se devia designar como «mutação demográfica».

Como evoluíram, e estão evoluindo, por seu lado, os transportes marítimos?

Enquanto a população do globo duplicou, a tonelagem mercante quintuplicou; e, durante a década de «60», ao crescimento anual de 2 % daquela população correspondeu um aumento médio anual da tonelagem mercante de 8 %. Quere dizer: o aumento da tonelagem mercante é quatro vezes mais «explosivo» do que o crescimento da população mundial. O que resulta obviamente de o desenvolvimento económico exigir uma tonelagem «per capita» cada vez maior.

Verifica-se, por outro lado, e sobretudo depois da II Guerra Mundial, que a importância crescente do transporte marítimo atrai as populações para o litoral.

Os portos são pólos de desenvolvimento. São centros de tráfego, onde o transporte marítimo se encontra com todos os outros: a estrada, o caminho de

ferro, a via fluvial, o «pipe-line» e o avião. Esta confluência de todos os transportes facilita a instalação de complexos industriais. As indústrias que sempre forçosamente se localizaram à beira-mar, como as de construção e reparação naval, ou as de conservas de peixe, acrescentam-se outras de mais recente desenvolvimento, como as refinarias e as siderurgias que, por dependerem muito do transporte marítimo, procuram implantar-se nas áreas portuárias ou perto delas. Da fixação e crescimento de agregados populacionais concentrados em torno dos portos resulta a formação de importantes mercados de consumo que, por sua vez, atraem indústrias de toda a espécie, e suscitam a expansão de actividades comerciais e de todo o sector económico terciário. Actualmente cerca de 70 % da população mundial vive a menos de 30 milhas do mar, e o movimento demográfico do interior para o litoral intensificar-se-á provavelmente nas próximas décadas.

Analisemos a influência do mar, como via de comunicação, na estrutura geopolítica dos Estados Unidos, país mais desenvolvido do Mundo. As maiores concentrações de população encontram-se no canto NE do território, ou seja, na costa atlântica e nas margens dos Grandes Lagos, em ligação com o oceano. A faixa costeira, o «Maritime Ring», como lhe chama o geopolítico Cohen, é a América dos Quatro Mares: o Atlântico, os Grandes Lagos, o golfo do México e o Pacífico. Os estados que constituem o Maritime Ring contêm mais de 80 % de população americana e esta percentagem tende a aumentar. Nove das dez maiores cidades americanas são portos de mar. Cerca de 90 % da produção industrial dos Estados Unidos saem do Maritime Ring. É curioso observar que estes factos desmentem categoricamente as previsões dos que, no fim da II Guerra Mundial, baseando-se no progresso das comunicações terrestres e aéreas, vaticinavam a aceleração do desenvolvimento demográfico e económico do interior dos Estados Unidos. Está sucedendo o contrário. Mais: o desenvolvimento da faixa costeira atrai para o litoral as comunicações terrestres e aéreas. Os estados costeiros trocam mais mercadorias entre si (por caminho de ferro) do que com os estados do interior. As comunicações aéreas reproduzem o quadro das terrestres: são complementares, acompanham o desenvolvimento do litoral e contribuem para ele. E de tudo isto resulta um grande peso dos estados costeiros na política interna americana; muitas vezes as eleições presidenciais são por eles dominadas.

As características geopolíticas da faixa costeira americana são pois essencialmente as seguintes: poder económico, densas e bem integradas comunicações terrestres, marítimas e aéreas, grande participação no comércio externo, poder político.

O que se observa sobre a importância das comunicações marítimas na estrutura geopolítica dos EUA aplica-se, em maior ou menor grau, a todo o chamado Mundo Marítimo, dentro do qual são os países ou regiões mais atrazados

os que requerem maior ocupação demográfica do interior — é o peso dum sector económico primário de baixa produtividade.

Consideremos a Europa Marítima, conceito geopolítico que corresponde sensivelmente à Europa Ocidental. Da sua pequena continentalidade — não é mais do que uma península da Eurásia — resulta que nenhum ponto do território está muito longe do mar. Por isso, desde há séculos, os povos europeus usaram o mar para o comércio entre si, e depois com o Mundo; e por mar expandiram a sua cultura, a sua influência, a sua soberania. Com a revolução industrial a Europa Ocidental tornou-se ainda mais marítima. Precisava (e precisa) de importar matérias-primas e exportar produtos manufacturados. Metade do comércio internacional mundial é presentemente efectuado pela Europa Marítima e mais de metade do comércio europeu diz respeito a trocas com outros continentes (2).

Se a Europa Marítima tem fraca continentalidade, isso é ainda mais verdade no que respeita, em particular, ao Portugal Europeu. Todavia, é nítida a diferença entre o interior e a costa. Como se sabe, a emigração tem levado a maior parte do território a um decréscimo de população. No entanto há zonas costeiras em pleno desenvolvimento demográfico e económico, centradas em Lisboa, Porto, Faro, Setúbal, e em breve Sines. É também um facto saliente que o desenvolvimento do litoral, cujo motor é o mar como via de comunicação, tem reflexo nos sistemas de comunicações terrestres e aéreas. A rede de auto-estradas projectada é costeira. Os aeroportos internacionais estão no litoral.

Portugal compreende territórios fora da Europa, mas todos ligados pelo mar. E é também o facto de o mar nos ligar ao Brasil que dá sentido à comunidade luso-brasileira.

O mar, como via de comunicação condiciona pois fortemente a estrutura geopolítica dos EUA e da Europa Ocidental; uma análise mais completa mostraria que o mesmo sucede no restante Mundo Marítimo — Japão, Austrália, África, América Latina e Canadá. Para abreviar estas considerações, passemos a um breve estudo do Mundo Continental Euro-asiático (URSS, Europa Oriental, China).

A URSS caracteriza-se geopoliticamente pela sua grande continentalidade e pela variedade e abundância dos seus recursos naturais. Apesar de algumas falhas, é a unidade política mais auto-suficiente do Mundo, e no seu vasto espaço novos recursos estão sendo descobertos. Nestas condições, se a geografia lhe

(2) A Europa Marítima só está em terceiro lugar em potencial político-estratégico (a seguir aos EUA e URSS) por falta de suficiente convergência política, mas compara-se às duas super-potências pela quantidade e qualidade da sua população. A área terrestre que ocupa, relativamente pequena, é um factor de fraqueza geopolítica (pela via da geostratégia) mas essa fraqueza poderá, até certo ponto, ser compensada mediante uma aproximação com o Magreb (Marrocos, Argélia, Tunísia), pois o Mediterrâneo é mais uma via de comunicação do que uma fronteira. A verdadeira fronteira geopolítica a sul do conjunto «Europa Marítima - Mediterrâneo Magreb» é o deserto do Saara, barreira natural que separa terras e povos radicalmente diferentes.

é francamente desfavorável quanto à utilização do mar como via de comunicação, também é verdade que a URSS é muito pouco dependente do transporte marítimo para a sua vida económica. Mas, se o seu vasto espaço continental e a sua riqueza em recursos naturais são vantagens geostratégicas, essas mesmas características resultam em algumas desvantagens geopolíticas, no confronto com o Mundo Marítimo.

Com efeito, verifica-se que há grandes distâncias entre as fontes de recursos, os centros industriais e os mercados de consumo, pelo que os produtos são muito onerados pelo custo dos transportes terrestres ou aéreos. A solução adoptada pelos dirigentes soviéticos para o problema das distâncias consistiu em procurar localizar, tanto quanto possível, as fábricas perto dos recursos naturais por elas utilizados em maior quantidade. Mas a descentralização das indústrias não bastaria, se não fosse acompanhada pela descentralização da população consumidora. Assim, a URSS começou a espalhar a sua população europeia pelo território asiático, num esforço gigantesco de colonização, especialmente em duas direcções: Sibéria e Ásia Central. Esse esforço de colonização é importante, não só do ponto de vista económico, mas também no plano da política interna, por aumentar a presença de russos europeus nos territórios asiáticos. Deste modo a URSS tende para ser uma *unidade geopolítica «voltada para dentro»*.

Mas a autarquia, que os geopolíticos alemães consideravam um objectivo a atingir, e que pode ter vantagens em tempo de guerra, tem os seus inconvenientes em tempo de paz, uma vez que o comércio internacional, além de oferecer vantagens económicas, é um instrumento de política. Ora, quanto mais acentuado for o movimento dos centros de produção para o interior, mais sobrecarregados ficarão os seus produtos com o custo dos transportes. É certo que o sistema comunista permite fixar preços artificialmente baixos, mas o uso desse artifício, para alcançar efeitos políticos, resulta em prejuízos económicos. Apesar disso, e desde há alguns anos, a URSS procura desenvolver o seu comércio externo por via marítima, e está construindo uma marinha mercante que corresponda a esse comércio. De resto, outra razão tornaria tal marinha necessária — é que a auto-suficiência soviética começa a apresentar brechas.

Da Europa Oriental não há muito a dizer. Por razões geográficas, políticas e económicas essa Europa depende da URSS. O seu comércio está «voltado para dentro» da região geopolítica em que se inclui e que corresponde, praticamente, ao âmbito geográfico do Pacto de Varsóvia e do COMECON.

Para finalizar estes comentários sobre a importância das comunicações marítimas para as grandes unidades geopolíticas do mundo de hoje, falta fazer uma referência à China. Esse imenso país, apesar do seu interior desértico e da sua extensa fronteira marítima, tem-se comportado historicamente como potência terrestre. Mas mesmo que não se tivesse verificado o conflito ideológico com a URSS, a China não podia facilmente constituir com aquela superpotência uma

grande unidade geopolítica continental (eventualidade que foi considerada por Mackinder e que pareceu concretizar-se após a II Guerra Mundial). É que são enormes as distâncias que separam as áreas mais desenvolvidas e povoadas da China das áreas mais desenvolvidas e povoadas da URSS.

Geopoliticamente, apesar do progresso económico registado nas últimas duas décadas e da ofensiva ideológica em que se empenha, a China continua «voltada para dentro». Se se atentar por outro lado em que a capitação do seu produto nacional bruto é 40 vezes inferior à dos Estados Unidos, compreende-se facilmente que seja ínfimo o uso que faz do transporte marítimo e que, em consequência, não seja grande a influência do mar na sua estrutura geopolítica. Quando a China quiser, e puder, participar na vida económica mundial, terá fatalmente de aprender o caminho dos oceanos.

A concluir a análise da importância das comunicações marítimas verifica-se que a estrutura geopolítica e geo-económica do chamado Mundo Marítimo é por elas fortemente condicionada. No Mundo Continental Euroasiático a influência do mar como via de comunicação é pequena, mas tende a crescer. 90 % do comércio internacional mundial faz-se por mar, representando cerca de 3000 milhões de toneladas por ano. Números que certamente Mahan e Mackinder não imaginaram.

O MAR COMO FONTE DE RECURSOS NATURAIS

Mahan salientou magistralmente a importância do mar como via de comunicação se bem que, nos fins do século XIX, e sob esse ponto de vista, o mar não tivesse a importância que tem hoje e que terá no futuro. Mas o mar é também uma enorme fonte de recursos (biológicos, minerais e energéticos) de valor insuspeitado até há poucos anos, e mal conhecido ainda hoje.

De facto, desde tempos imemoriais, os povos ribeirinhos pescaram e extraíram sal do mar; e desde o século XII fizeram aproveitamentos de energia das marés. No entanto, a actividade mais importante para exploração dos recursos do mar era a pesca e, mesmo esta, tinha pequeno valor no panorama da economia mundial.

Só muito recentemente se iniciou o estudo, científico e sistemático, dos recursos do mar, com vista à sua exploração em grande escala. Por três ordens de razões:

—A explosão demográfica mundial impõe a procura de recursos em todo o globo e não apenas na área dos 29 % ocupados pelas terras emersas;

—O pouco que já se sabe sobre os recursos do mar leva à conclusão de que representam uma riqueza imensa;

— Finalmente, do mar e em particular do solo e sub-solo submarinos, podem extrair-se minérios cuja distribuição pelos continentes é muito desigual, resultando desta circunstância, para certos países, poderes ou dependências inconvenientes dos pontos de vista político, económico e estratégico. Por exemplo, a URSS produz 60 % do manganés extraído em todo o Mundo; a República do Zaire 80 % do cobalto; e os países árabes detêm 60 % das reservas mundiais de petróleo. Ora do solo e subsolo submarinos podem extrair-se: manganés, em geral associado a níquel, cobre e cobalto; hidrocarbonetos líquidos e gassos; e em menor escala, carvão, ferro, diamantes e outros minerais.

RECURSOS BIOLÓGICOS DA ÁGUA DO MAR

Quanto aos recursos que se podem extrair propriamente do mar, ou seja, da sua água, há que referir em primeiro lugar os biológicos — essencialmente peixe.

A pesca é uma actividade milenária mas só começou a passar da fase artesanal à fase industrial depois da II Guerra Mundial, quando alguns países iniciaram a construção de frotas de navios destinados à pesca e ao processamento e transporte dos seus produtos, navios esses capazes de operar a grandes distâncias e por longos períodos. Merecem especial referência as frotas do Japão e da URSS. Esta última é considerada a melhor do Mundo e é apoiada por navios de pesquisas cujo número é superior ao de todas as outras nações somadas.

A quantidade anual de pescado, no Mundo, praticamente quadruplicou desde o fim da II Guerra Mundial, atingindo 60 milhões de toneladas, o que representa 10 % das proteínas animais consumidas. Portanto, apesar do espectacular crescimento das frotas de pesca e do seu aperfeiçoamento técnico, o peixe ainda contribui pouco para a alimentação da Humanidade. Admite-se que seja possível duplicar ou triplicar a quantidade pescada em cada ano desde que se consiga, por um lado, evitar a excessiva poluição do mar e, por outro, impedir a sobre-pesca, pois quer uma quer outra pode conduzir ao prático extermínio das espécies.

Mas assim como em terra, há milénios, se passou da caça à criação de gado, também no mar se deverá passar da «caça ao peixe» à «criação de peixe». Estamos no início da «maricultura» e os resultados já obtidos parecem promissores, não só no que respeita a peixe, como também a moluscos e crustáceos. A maricultura não poderá por si só, resolver o problema da crescente necessidade de proteínas para milhões de subalimentados, mas a sua contribuição não deverá ser desprezada.

RECURSOS MINERAIS DA ÁGUA DO MAR

Pelo que respeita a recursos minerais da água do mar, as análises já feitas permitiram identificar 60 elementos naturais, se bem que só alguns sejam econo-

micamente exploráveis e apenas quatro sejam actualmente obtidos em quantidades apreciáveis: cloro e sódio (associados no sal comum), magnésio e bromo.

Potencialmente, contudo, a água dessalinizada é um dos mais importantes minerais que se podem extrair do mar. O oceano é o grande reservatório que alimenta a circulação da água no globo; sem ele não haveria nuvens, chuva, fontes e rios. Mas isso tem-se aceitado como natural. Só recentemente se começou a ter a noção de que a água é, em si mesma, alguma coisa com valor económico, que terá de ser extraída industrialmente e em escala crescente do reservatório oceânico. É que não só a população mundial cresce rapidamente, como também o consumo «per capita» de água potável aumenta com a subida dos padrões de vida. A industrialização exige grandes consumos de água: enquanto um país em via de desenvolvimento se pode satisfazer com um consumo de 15 a 50 m³/habitante/ano, nos EUA o consumo é de 1000 m³/habitante/ano.

Presentemente a produção de água dessalinizada a partir de água do mar é ainda pouco significativa: 1 000 000 m³/dia em 1970. Mas o número de encomendas de instalações de dessalinização aumenta de 20 % por ano. E enquanto a maior instalação existente produz 20 000 m³/dia, prevê-se a construção de unidades capazes de produzir milhões de metros cúbicos por dia, utilizando a energia nuclear. Algumas dessas centrais nucleares terão aplicações complementares, nomeadamente a produção de energia eléctrica, e servirão para apoiar complexos agro-industriais — serão os chamados NUPLEX. Um único «Nuplex» com a potência de 2 000 000 kW poderá sustentar uma população de quatro milhões de pessoas. E uma coisa é certa: a crescente necessidade de água dessalinizada valorizará as ilhas e as faixas costeiras continentais.

RECURSOS DO SOLO E SUBSOLO SUBMARINOS

Uma apreciação dos recursos do mar seria muito incompleta se se limitasse aos que se podem extrair da sua água. E no entanto, só nos últimos anos se começou a pensar seriamente na exploração do solo e subsolo submarinos.

Vejamos em primeiro lugar a importância dos recursos das plataformas continentais, ou seja dos fundos compreendidos entre as costas e a profundidade de 200 m. O conjunto dessas plataformas abrange uma área aproximadamente igual a 1/5 da ocupada pelos continentes, pelo que já mereceu a designação de «sétimo continente».

Quanto a minérios sólidos, podem em teoria extrair-se das plataformas continentais os mesmos que se encontram nas costas adjacentes. Citam-se como exemplos: estanho no SE Asiático, diamantes ao largo do SW Africano, ouro no Alaska, fosforite ao largo do Peru, do Chile, do México e dos EUA.

No que respeita a hidrocarbonetos, a produção, que era insignificante há 15 anos, corresponde já a 17 % do total mundial, e provavelmente, num prazo não muito longo, atingirá 30 %, o que já é bastante significativo.

Agora que as concessões para prospecção de petróleo abrangem boa parte das plataformas continentais, a pesquisa está a estender-se para o largo. Prossegue o estudo dos métodos para extracção de hidrocarbonetos líquidos ou gasosos de subsolo submarino, em profundidades de 2000 metros ou mesmo mais, utilizando navios e plataformas flutuantes para perfuração do fundo e armazenagem dos produtos até à sua transferência para navios-tanques. Calcula-se que o custo da extracção de petróleo de grandes profundidades possa vir a ser cerca de três vezes superior ao custo da extracção nas plataformas continentais mas, mesmo assim, as companhias petrolíferas e muitos estados estão interessados nas pesquisas, dados os problemas políticos e estratégicos bem conhecidos que resultam da concentração dos recursos terrestres num pequeno número de países.

Também a pesquisa de minérios sólidos se está a prolongar para fora das plataformas continentais. Pelo que já se sabe, a grande riqueza do fundo dos oceanos está sobretudo nos chamados «nódulos de manganés», dada a sua quantidade e alto teor em vários metais. Esses «nódulos de manganés» deviam aliás chamar-se «nódulos metalíferos» porque, além de manganés, contém outros metais, principalmente cobre, níquel e cobalto. Estima-se que só no fundo do Oceano Pacífico haja 1500 milhões de toneladas de nódulos, cujo teor nos metais indicados seria considerado alto se se tratasse de minérios extraídos de minas terrestres.

Estas descobertas surgem na altura em que começa a haver preocupações quanto à possibilidade de os continentes fornecerem matérias-primas minerais em quantidades suficientes e a preços aceitáveis, se se pretender que todos os homens venham a ter acesso aos padrões de vida dos países mais desenvolvidos. Por exemplo, se se quisesse instalar no continente africano um sistema de telecomunicações semelhante ao dos EUA, seria necessário dispor de uma quantidade de cobre que esgotaria as reservas conhecidas e economicamente exploráveis nas terras emersas.

A pesquisa, o transporte e o processamento dos nódulos não oferecem dificuldades; o grande problema a resolver, mas quase resolvido, é o da sua extracção. Espera-se que dentro de poucos anos comece a sua exploração em grande escala.

A QUEM PERTENCEM OS RECURSOS DO MAR?

Pergunta-se: a quem pertencem os recursos do mar? O conceito do mar territorial está assente, sem contestação: nele o estado ribeirinho exerce completa jurisdição sobre os recursos naturais da água ou do fundo. No entanto, se não há dúvidas quanto ao regime jurídico do mar territorial, já o mesmo não sucede quanto à sua largura.

Para lá do mar territorial fica o mar alto, espaço livre de qualquer soberania, salvo no que respeita à exploração dos recursos do solo e subsolo submarinos da plataforma continental, considerando-se esta como um prolongamento natural da terra emersa contígua. Porém, dos trabalhos da 2.ª Conferência do Direito do Mar, reunida em Genebra em 1958, resultou uma convenção segundo a qual a designação «plataforma continental» se refere ao solo e subsolo submarinos *para lá do mar territorial até à profundidade de 200 metros ou, para além deste limite, até onde a profundidade permitir a exploração dos recursos naturais.* Esta definição é inconveniente, visto que os progressos da ciência e da técnica vão permitindo a exploração dos recursos do solo e subsolo submarinos a profundidades cada vez maiores, pelo que o limite exterior da plataforma continental vai avançando indefinidamente.

A 3.ª Conferência do Direito do Mar, a realizar em 1974, no âmbito da ONU, procurará certamente fixar mais objectivamente o limite da plataforma continental, como também se ocupará da largura do mar territorial.

A mesma conferência, entre outras questões, tratará ainda do regime do fundo do mar fora dos limites da jurisdição nacional, havendo já um consenso geral, e resoluções da Assembleia Geral da ONU, no sentido de que os recursos naturais do solo e subsolo dessa imensa área devem ser considerados «herança comum da humanidade». Quer dizer: a exploração desses recursos deverá ser feita e administrada em benefício de todos os estados, mesmo dos que não têm fronteira marítima, e o fundo do mar só poderá ser utilizado para fins pacíficos.

O DESENVOLVIMENTO DAS REGIÕES COSTEIRAS

A principal razão porque as faixas costeiras tendem a desenvolver-se (política, económica e demograficamente) mais do que as áreas interiores, é que beneficiam directamente das vantagens oferecidas pelas comunicações marítimas (grande capacidade e baixo custo dos fretes). Mas o facto de o mar ser também uma valiosa fonte de recursos naturais reforça, como é evidente, a atracção das populações para o litoral, pois aí se fixam as instalações industriais destinadas a processar tais recursos. E outros factores contribuem ainda para o desenvolvimento das zonas costeiras. Indicam-se alguns, sem a preocupação de esgotar o assunto. Um deles é o clima, que em geral favorece a agricultura. Outro é o turismo que leva, cada ano que passa, mais gente a procurar as praias, donde resulta a construção de hotéis, povoações turísticas, portos de recreio (as chamadas «marinas»), estradas e aeródromos. Ainda outro factor é a explosão demográfica mundial. Alguns autores consideram o ano 2000 como uma data crítica no que respeita à densidade de população em certas áreas e à sua pressão sobre a terra. Já hoje há países como a Grã-Bretanha, a Holanda e o Japão que ultrapassam os 200 habitantes por quilómetro quadrado. Começa-se a pensar, por isso,

e muito seriamente, em ocupar o mar, justamente nas zonas muito desenvolvidas e onde o terreno para construção é caro e escasso. Existem estudos de ilhas artificiais segundo várias modalidades: aterros feitos com a descarga de sedimentos dragados em portos, plataformas sobre pilares assentes no fundo, ou plataformas flutuantes ancoradas. Já foi encarado um projecto de aeródromo flutuante para servir Londres; o comandante Cousteau estudou uma ilha artificial para Mónaco; existe um projecto inglês para a construção de uma cidade flutuante no Mar do Norte, em local onde haja reservas importantes de gás natural; prevê-se a construção de verdadeiros complexos portuários com entrepostos submarinos, acessíveis a navios de um milhão de toneladas.

As ilhas artificiais poderão servir para a exploração de recursos biológicos ou minerais do mar, para turismo e até para fins agrícolas, utilizando estufas. Poderão utilizar energia proveniente de hidrocarbonetos do fundo, energia nuclear, ou ainda energia solar.

VALOR ESTRATÉGICO DO MAR

Uma apreciação do valor geopolítico do mar não pode deixar de incluir uma referência, ainda que breve, ao seu valor estratégico.

Mahan considerou que o mar era essencialmente uma via de comunicação, quer para o comércio, quer para a guerra. Escreveu que «as comunicações no significado pleno do termo dominam a guerra» e, noutro passo, que «as comunicações são o elemento vital e decisivo da estratégia». Afirmou ainda que a razão de ser da marinha de guerra resultava da necessidade de proteger a marinha mercante em caso de conflito armado. No seu entender, só uma nação com espírito agressivo teria uma marinha de guerra com propósitos diferentes. E acrescentava que não era esse o caso dos EUA.

Estas últimas afirmações são um tanto românticas. Desde a Antiguidade que foram utilizados navios para fazer a guerra no mar e também para levá-la ao território inimigo. É verdade que Mahan referiu a importância do mar para o transporte e apoio logístico de forças terrestres; mas fê-lo para salientar que o fundamental eram as comunicações. A guerra no mar tinha por objectivo primário assegurar as comunicações marítimas de um partido e negar essa possibilidade ao inimigo.

Ora, se é certo que o mar teve sempre grande valor como via de comunicação, não só na paz como também na guerra, e que sob esse ponto de vista tem hoje, e terá no futuro que se avizinha, ainda maior valor, o facto é que do ponto de vista estratégico tem um significado muito mais amplo que, de resto, Mahan não podia no seu termo imaginar.

Ocupando 71 % da superfície do globo, o mar é uma enorme área de manobra de forças, ou plataforma de ataque, contra a terra. Os submarinos nucleares,

armados com mísseis Polaris, Poseidon, ou semelhantes podem, em imersão e em segurança, lançar ataques contra qualquer ponto do globo. Um só desses submarinos representa um potencial explosivo maior do que a totalidade dos bombardeamentos da II Guerra Mundial. Deste modo, a vantagem geostratégica defensiva do Heartland euro-asiático já não conta muito na confrontação com o Mundo Marítimo. Por isso a superpotência instalada no Heartland — a URSS — se viu na necessidade de construir submarinos nucleares lança-mísseis, a fim de equilibrar a capacidade ofensiva e dissuadora dos EUA.

Mas o mar não é apenas uma área de manobra para forças submarinas dotadas de armas nucleares que, assim esperamos, serão apenas dissuadoras. As marinhas de guerra, com os modernos navios de superfície, aviação embarcada, e forças de assalto anfíbio, projectam o poder marítimo sobre a terra, e cada vez mais, por duas razões: os sistemas de armas navais têm alcances e raios de acção crescentes e, por outro lado, o desenvolvimento das regiões costeiras aproxima do mar os objectivos estratégicos. Além disso, operações como, por exemplo, as intervenções anfíbias ou os bloqueios, podem realizar-se sem grande risco de escalada, como se tem verificado; e as marinhas de guerra podem apoiar a política externa do seu país numa vasta gama de missões, algumas das quais não implicam «guerra quente», como as visitas de forças navais, ou mesmo a presença demorada em águas e portos estrangeiros, para demonstrar poder, amizade, ou apoio político e militar. Estas possibilidades ajudam a compreender a espectacular expansão da Marinha de Guerra Soviética. Partindo de uma posição subalterna em relação ao Exército, tendo por missão fundamental a defesa do território contra ataques vindos do mar, transformou-se na segunda marinha oceânica do Mundo e continua a crescer.

CONCLUSÕES

Para terminar, tentaremos resumir algumas conclusões de carácter geopolítico, deduzidas da análise do valor do mar como via de comunicação, como área de manobra de forças, e como fonte de recursos naturais:

— A repartição das terras e dos mares, e a oposição entre potências marítimas e potências continentais, continuam a ser factores fundamentais na geopolítica mundial.

— A explosão demográfica e o desenvolvimento económico previsto para as próximas décadas exigem uma grande expansão dos transportes marítimos, cuja tonelagem global cresce exponencialmente. Por sua vez, a importância cada vez maior das comunicações marítimas valoriza geopoliticamente os países ou regiões cuja configuração costeira seja favorável às relações entre o espaço oceânico e o espaço terrestre.

— Se é certo que uma grande dependência económica é factor de fraqueza para uma nação também a autarquia completa se traduz por uma fraca influência económica e política no contexto mundial. Mesmo um país praticamente auto-suficiente como a União Soviética tem vantagem em participar no comércio mundial. Por outro lado, a autarquia total será cada vez menos possível no mundo do futuro. Assim se compreende o desenvolvimento rápido da marinha mercante da URSS.

— O peso estratégico do mar está a aumentar não só pela importância cada vez maior das comunicações marítimas, como também pelas crescentes possibilidades dos sistemas de armas navais que actualmente já alcançam qualquer ponto do globo. As marinhas de guerra dotadas de meios adequados são capazes de desempenhar uma larga gama de missões, não só para a defesa dos territórios e interesses das nações a que pertencem como para apoiar a sua política externa, juntando o poder à diplomacia. Por isso a União Soviética, a superpotência do Heartland, está a construir uma poderosa marinha de guerra.

— O desenvolvimento costeiro e a exploração económica, tanto do mar territorial como da plataforma continental, são factores geopolíticos que valorizam os países com uma frente marítima favorável.

— Finalmente, a exploração dos recursos da água e do fundo dos oceanos corresponde a dar à Humanidade um acréscimo de «espaço vital», cuja escassez já foi apresentada como causa e razão de guerra. Dessa exploração poderão vir a beneficiar todos os povos e todos os estados, mesmo os interiores, abrindo-se um novo campo à cooperação pacífica internacional. Esperemos que assim aconteça...

SUMMARY

GEOPOLITICS AND THE SEA

The seaman's point of view (Mahan) and the landsman's point of view (Mackinder), so classical in geopolitics, do not differ so much as sometimes is believed. The World, in either case, is the same. All geopolitical interpretations of the world must take into account the distribution of land forms and sea forms.

Analysed in 1973, the geopolitical importance of the sea shows a tendency to increase enormously.

In the Maritime World the sea coasts perform an essential role. In the Continental World the sea has a smaller significance but, even so, cannot be neglected.

70 % of Mankind live within 30 miles from the sea and everything indicates that such a percentage will grow.

Merchant total tonnage increases at a much higher rate than global population.

Modern navies have, within the range of their weapons, strategic targets anywhere on earth.

Sea resources are fundamental for the future welfare of Mankind, as they provide a supplement of «vital space» whose scarcity has been invoked as a cause and a reason of war.